

## Reactienota Voorlopig Ontwerp rotonde Emerparklaan-Heksenwiellaan

Consultatie via PlanBreda, van 3 t/m 14 april 2024 en tijdens de inloopavond op 3 april 2024

### Reactie 1

Iets verder in de Heksenwiellaan/bij de busstoppen, lopen veel mensen naar het winkelcentrum. Is het mogelijk om bij Veldzuring een oversteekplaats te maken naar het winkelcentrum als men toch bezig is met werkzaamheden.

### Antwoord reactie 1

Bedankt voor uw reactie. De door u aangegeven locatie valt buiten het plangebied van dit project. Daarnaast ligt er in een straat verderop, bij de Kroontjeskruid, AL een zebraad. Deze ligt naast de bushaltes en verbindt de wijk met het voetgangersgebied van het winkelcentrum. Het bestaande zebraad ligt daarmee op een logische locatie. Daarom maken we geen oversteekplaats bij de Veldzuring.

### Reactie 2

Erg mooi ontwerp en super fijn dat er serieus gekeken is naar de verkeersveiligheid. Ik betwijfel alleen of dit de drukte en veiligheid positief beïnvloed bij de in- en uitrit naar de Heksendans. Zeker bij trainingen en wedstrijden van NAC is dit een druk en onoverzichtelijk punt.

### Antwoord reactie 2

Bedankt voor uw reactie. De rotonde Emerparklaan–Heksenwiellaan en het versmallen van de rijbanen tussen de kruising met de Heksendans, gaan ervoor zorgen dat weggebruikers hun snelheid verminderen. De kruising van de Heksendans met de Emerparklaan hopen we in de volgende collegeperiode (vanaf 2027) ook te kunnen omvormen tot een rotonde.

### Reactie 3

Klinkt als een goed plan, ik ben benieuwd naar de tekening. Vervolg reactie: Ziet er prima uit, ik vraag me alleen af waarom er geen zebraad komt van het Heksenwiel richting de Lucaskerk?

### Antwoord Reactie 3

Bedankt voor uw reactie. De tekening vindt u onderaan de pagina op PlanBreda in de map 'Voorlopig Ontwerp'. Het aanleggen van een zebraad doen we nu (nog) niet omdat weggebruikers hier een hoge snelheid kunnen hebben als ze bijvoorbeeld van de Emerparklaan (Oost) afkomen. Een zebraad geeft op dit soort locaties voetgangers het gevoel veilig over te kunnen steken, terwijl niet alle weggebruikers hier voldoende rekening mee houden. Dit geeft een hogere kans op ongelukken. Dat willen we voorkomen. Indien in de volgende collegeperiode ook op deze kruising een rotonde komt, dan leggen we wel een zebraad aan. Na een rotonde rijden weggebruikers namelijk langzamer en zijn ze meer alert.

### Reactie 4

Tijdens de werkzaamheden de parkeerplaats aan de Heksenakker aan de andere kant openen voor verkeer. Iedere morgen vertrek ik via Moerlaken naar de Terheijdenseweg.

### Antwoord reactie 4

Bedankt voor uw reactie. De omleidingsroutes gaan lopen via de Backer en Ruebweg. Het kan zijn dat u tijdens de werkzaamheden dus circa 10 minuten langer onderweg bent. De hoeveelheid verkeer over de Emerparklaan is te hoog om door de wijk om te leiden. Dat levert teveel overlast en mogelijk gevaarlijke situaties op.

Het openen van de door u aangegeven verbinding wordt wel overwogen als optie om de parkeerdruk beter te kunnen verspreiden om het winkelcentrum. Uit een parkeerdrukmeting blijkt namelijk dat het vooral op zaterdag erg druk is rondom het winkelcentrum.

#### Reactie 5

Bij deze maak ik er bezwaar tegen dat 4 grote, 30 jaar oude, bomen gekapt gaan worden. Deze kap, als gevolg van de aanleg van de rotonde, is mij op de inloopavond van 3 april medegedeeld. Deze 4 bomen zijn onderdeel van een bomengroep van 12, die gesitueerd is op het grasveld tussen de geplande rotonde en de ingang van de appartementen Heksenkruid 26 t/m 42. Het is een fraaie en robuuste bomengroep. Er staan de hoogst reikende bomen en is het meest massieve groenelement ter plaatse en belangrijk groen in een voor de rest stenige omgeving. Kap van 4 stuks is een substantiële aantasting. Ik acht zo'n grote aantasting of verminking van een bomengroep in de directe woonomgeving van mensen niet meer van deze tijd. Grote bomen halen CO<sub>2</sub> uit de lucht, zorgen voor koelte in de zomer, dempen het geluid en hebben natuurwaarde etc, etc. Herplanten is geen optie; u schrijft het zelf al: "lastig vanwege kabels en leidingen". Maar ook de natuurwaarde en betekenis van zo'n nieuw dun boompje is vrijwel nihil ten opzichte van een grote en volwassen boom. 4 van die grote bomen kappen betekent dus gewoon kaalslag! De inrichting van het Heksenwielplein zelf, 6 jaar geleden, is ook geen robuust en massief groen te noemen en vangen dit verlies niet op. Daarvoor is het groen op het plein te laag en te fragiel. Ik begrijp dat er soms iets weg moet, maar zo'n enorme ingreep is niet te tolereren. Ik verzoek u daarom ook vriendelijk om die hele rotonde of aanpassing kruispunt wat anders, eenvoudiger of creatiever aan te leggen. En niet bomen - die we zo hard nodig hebben - te slachtofferen. Op de kruising Groene Dijk-Hamdijk (Hoge Vucht) staat een grote boom midden op de rotonde. En tussen het fietspad en het voetpad staat ook een grote boom. Een voorbeeld dat het in Breda ook anders kan. Overigens: ik woon nu al 29 jaar op mijn adres en ik denk duizenden keren ben ik dat kruispunt al op mijn weg tegengekomen. Ik heb er nooit problemen mee gehad. Je moet wel uitkijken. Maar ook met een rotonde moet je uitkijken. Het gevaar komt niet van een kruising; maar van soms agressieve automobilisten en van mensen die achter het stuur met hun smartphone bezig zijn. En dat blijft ook zo met een eventuele rotonde!

#### Antwoord reactie 5

Bedankt voor uw reactie. Het indienen van bezwaar kan niet via PlanBreda. Zie voor meer informatie [Klacht, compliment, bezwaar en schade | Gemeente Breda](#). Onderstaand volgt een nader antwoord op uw reactie.

Bij het opstellen van dit ontwerp is aandachtig gekeken naar de locatie van de rotonde en de invloed op de omgeving. Helaas moeten circa 12 bomen plaats maken voor deze rotonde. Het aanleggen van de rotonde komt de verkeersveiligheid ten goede op deze locatie. De Emerparklaan is een gebiedsontsluitingsweg met op deze locatie veel kruisend verkeer, daarom zetten we verkeersveiligheid voorop. De verwijderde bomen worden compenseerd. Hiervoor kijken we ten eerste naar de directe omgeving van de werkzaamheden, om kaalslag tegen te gaan. Ondanks de nadelige effecten die dit heeft op het beheer en onderhoud van de wegen (denk aan wortelopdruk en bladval) zijn we van mening dat we de bomen op deze locatie terug moeten brengen. In dit ontwerp zijn daarom op zoveel mogelijk plekken bij de rotonde nieuwe bomen voorzien.

We begrijpen dat het verwijderen van 5 bomen uit de door u genoemde groep een verdunning is van wat er nu staat. Echter, de bomen die behouden blijven uit de groep hebben volgroeide gezonde kronen en staan op regelmatige afstand van elkaar. Hierdoor blijft er in het zicht naar verwachting een 'scherm' van boomkronen over.

De schaduw van dit scherm behoudt een meer aangename gevoelstemperatuur bij extreme hitte. Volgroeide bomen houden veel CO<sub>2</sub> vast in hun massa en jonge bomen nemen juist veel CO<sub>2</sub> op om te groeien. De nieuwe bomen proberen we daarom te voorzien van voldoende groeiruimte.

Het geluid dat door voertuigen gemaakt wordt heeft een sterk verband met de snelheid die gereden wordt. Het terugdringen van de snelheid door de rotonde kan dus een positief effect hebben.

De natuurwaarde proberen we te verhogen door meer diversiteit aan te brengen in het groen. Op verzoek van Natuurplein de Baronie hebben we de boomsoorten in het ontwerp aangepast van vooral zomereiken naar ook moeraseiken. Verder willen we kijken of het aanbrengen van bloemrijk gras in de omgeving een mogelijkheid is.

#### Reactie 6

Blijft de toegang t.h.v de kerk/tennisvereniging oftewel de “achterkant” van het winkelcentrum nu een knelpunt in de spits, ik mis daar ook een rotonde?

Wordt het nieuwe asfalt geluidsarm en ook doorgetrokken tot bv voorbij de Poort Hil? Dit asfalt stond al vanaf 2015 (bron: antwoord van de gemeente op mijn email) op de rit om vervangen te worden en is alsmaar verslechterd, de bosjes zijn weggehaald waardoor het geluidsniveau ook is toegenomen.

Kan de 30 km zone niet wat verlengd worden, tot bv ook voorbij de Poort Hil (rechte stuk). Ze rijden hier als gekken!

#### Antwoord reactie 6

Bedankt voor uw reactie. De rotonde Emerparklaan-Heksenwiellaan en het versmallen van de rijbanen tussen de kruising met de Heksendans, gaan ervoor zorgen dat weggebruikers hun snelheid verminderen. De kruising van de Heksendans met de Emerparklaan hopen we in de volgende collegeperiode (vanaf 2027) ook te kunnen omvormen tot een rotonde.

Het aanleggen van geluidsarm asfalt is niet bekend binnen de projectgroep. We nemen hiervoor onderling contact op.

Het uitbreiden van de 30 km/uur zone tot en met de Poort Hil zou vragen om meer aanpassingen aan de weg. De Emerparklaan en Westerhagenlaan zijn gebiedsontsluitingswegen waar veel verkeer gebruik van maakt. Het deel bij het winkelcentrum is als uitzondering hierop meer een verblijfsgebied. Daarom is het logisch om wel een 30 km/uur zone tussen de 2 kruisingen te maken.

#### Reactie 7

Het is een goed plan om een rotonde aan te brengen t.p.v. een gevaarlijke kruising, alleen is de voorgestelde kruising niet de meest gevaarlijke, die ligt namelijk iets verderop, bij de Lucaskerk, t.w. de kruising Emerparklaan-Heksendans-Tweeschaar. Op deze kruising hebben we te maken met kruisend en afslaand verkeer richting winkelcentrum Heksenwiel en de div. sportvelden. Dagelijks komen daar bijna-ongelukken voor, dus het is een kwestie van tijd tot daar een ernstig ongeluk gebeurt. Deze kruising zou voorrang moeten krijgen.

#### Antwoord reactie 7

Bedankt voor uw reactie. De rotonde Emerparklaan-Heksenwiellaan en het versmallen van de rijbanen tussen de kruising met de Heksendans, gaan ervoor zorgen dat weggebruikers hun snelheid verminderen. De kruising van de Heksendans met de Emerparklaan hopen we in de volgende collegeperiode (vanaf 2027) ook te kunnen omvormen tot een rotonde.

### Reactie 8

Op het huidige ontwerp ontbreken de zebrapaden! Deze huidige kruising wordt veelvuldig gebruikt door lopende schoolgaande kinderen richting o.a. De Wildert en Kievietloop. Nu zijn er 2 zebrapaden. Als jullie het doen om de veiligheid te verbeteren kunnen jullie beter aan alle 3 de kanten een zebrapad aanleggen. Dan is de aanrijdsnelheid lager en voorkom je filevorming op de rotonde. Als je maar 1 zebrapad aanhoudt creëer je hetzelfde probleem die er nu ontstaat, als mensen oversteken vanaf de Lucaskerk kant naar de Heksenwiel.

### Antwoord reactie 8

Bedankt voor uw reactie. Een zebrapad geeft op dit soort locaties voetgangers het gevoel veilig over te kunnen steken, terwijl niet alle weggebruikers hier voldoende rekening mee houden. Dit geeft een hogere kans op ongelukken. Dat willen we voorkomen. In overleg met de werkgroep hebben we een zebrapad opgenomen op de locatie waar volgens tellingen veel voetgangers oversteken. Dit komt overeen met de wens om de pleinen meer te verbinden.

### Reactie 9

Om de doorstroming van autoverkeer te bevorderen lijkt ombouwen van de huidige splitsing tot een rotonde goed. Het is echter bevreemdend, onlogisch, niet van deze tijd en ongewenst dat in de woonwijk pal naast het winkelcentrum de voorrangssituatie voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de splitsing Emerparklaan/Heksenwiellaan verder gaat verslechteren en het autoverkeer nog meer voorrang krijgt. Enkele jaren geleden is de situatie op deze splitsing voor voetgangers en fietsers al verslechterd door het opheffen van het zebrapad incl. de ernaast gelegen fietsoversteekplaats met grote vierkante blokken op het wegdek over de Westerhagelaan (tussen Sleutelbloem en Dorsvlegel). Het bestaande zebrapad in de Heksenwiellaan, tussen Sleutelbloem en Heksenkruid, is belangrijk om als voetganger de drukke Heksenwiellaan te kunnen oversteken en zou absoluut behouden moeten blijven danwel op korte afstand terugkomen. Als er meer dan één auto op de Heksenwiellaan voor de splitsing Emerparklaan/Heksenwiellaan staat, kun je de Heksenwiellaan alleen oversteken omdat de auto's het zebrapad moeten vrijhouden.

Ook fietsers hebben nu voorrang op het drukke autoverkeer op de Heksenwiellaan en ook dit zou behouden moeten blijven. In de nieuwe situatie verdwijnt in de Heksenwiellaan zowel het zebrapad als de voorrangssituatie voor fietsers. Voor voetgangers (bijv. ouden van dagen die uit de woonwijk Heksenwiel naar het winkelcentrum gaan) en fietsers (bijv. schoolgaande kinderen uit de Asterd) wordt het dan een stuk moeilijker en gevaarlijker om de drukke Heksenwiellaan te kunnen oversteken, zeker in de spits, omdat het drukke autoverkeer hier voorrang gaat krijgen op voetgangers en fietsers. Dit is ongewenst, mede omdat een veilige oversteekplaats voor voetgangers (verbinding woonwijk Heksenwiel met winkelcentrum) over de Heksenwiellaan pas enkele honderden meters verderop aanwezig is (zebrapad ter hoogte van Kroontjeskruid, en zebrapad ter hoogte van het Bunderkenspad). Voor fietsers is er helemaal geen andere alternatieve veilige oversteekplaats (met voorrang voor fietsers) over de drukke Heksenwiellaan. Ik vraag u daarom met klem om het verwijderen van het zebrapad en de fietsvoorrangssituatie over de Heksenwiellaan te heroverwegen en in de nieuwe situatie hier een zebrapad en veilige voorrangsfietsoversteekplaats te laten terugkeren. Wellicht kan de rotonde in de Hoge Vucht (Groendijk/Cornelis Joosstraat) u hierbij ter inspiratie dienen.

### Antwoord reactie 9

Bedankt voor uw reactie. De Haagse Beemden kent een fietsnetwerk van tweerichtingsfietspaden, dit is ook rondom de Heksenwiel het geval. Op een rotonde worden fietsers uit 2 richtingen niet verwacht, wat gevaarlijk is. In het voortraject hebben wij daarom gekeken of de fietsers in de voorrang via een éénrichtingsfietspad over de rotonde kunnen.

Echter is dit onlogisch in een omgeving met veel tweerichtingsfietspaden. Een gevolg daarvan is dat men tegen de richting in gaat fietsen. Dat verhoogt de kans op gevaarlijke situaties. De toenemende snelheid van fietsers (door bijvoorbeeld e-bikes) maakt dit soort situaties nog gevaarlijker. In het voortraject is overleg gevoerd met de politie en fietsersbond, omdat beide varianten (in of uit de voorrang) voor- en nadelen kennen. De overtuiging van de betrokkenen is dat de verkeersveiligheid beter is bij een situatie, waarbij de fietsers uit de voorrang gehouden worden.

De voorrangssituatie voor voetgangers en fietsers houden wij hetzelfde bij een oversteek die naast elkaar ligt.

#### Reactie 10

Mooi dat op deze locatie een rotonde wordt voorzien. Als omwonende en gebruiker van dit kruispunt als automobilist en fietser heb ik een aantal aandachtspunten/vragen.

Dit zou de eerste rotonde in Breda worden waarbij fietsers geen voorrang hebben. Is dat correct?

Fietsers uit de voorrang: hoewel deze rotonde bibeko is, wordt er toch voor gekozen fietsers uit de voorrang te houden, onder het mom van veiligheid. Kunt u dit onderbouwen? Zo ja, is daarbij ook rekening gehouden met factoren zoals verkeersintensiteiten, verhouding gemotoriseerd verkeer/fietsers, aanlegjaar, enz.?

Een sterke aanbeveling en inmiddels een aanvaard wegontwerppunt is om bibeko fietsers in de voorrang, en bibeko fietsers uit de voorrang te houden. Dit VO is daarmee strijdig met 1 van de principes van Duurzaam Veilig, herkenbaarheid. Hoe kijkt u hier tegenaan?

Is de variant "fietsers in de voorrang op een eenrichtingsfietspad (met goede aanvullende maatregelen)" overwogen? Waarom is hier uiteindelijk niet voor gekozen?

De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers is nu reeds matig. In dit ontwerp verslechtert dit nog eens. Hoe kijkt u hier tegenaan? Op diverse locaties binnen de Haagse Beemden hebben fietsers op minder voor de hand liggende locaties juist wel voorrang.

In het huidige ontwerp liggen twee fietsoversteeken "met de rotonde mee" (ten westen van de rotonde), terwijl voor de status van de voorrangssituatie het aanbevolen wordt de oversteek haaks te maken. Tevens lijkt de afstand van het fietspad tot aan de rotonde minder dan 10 meter te zijn. Juridisch wordt hiermee onduidelijkheid gecreëerd of het fietspad tot dezelfde weg behoort. Een VO is mede bedoeld om de inpasbaarheid van dit soort essentiële randvoorwaarden te controleren. Waarom lijkt hiermee geen rekening gehouden?

Ik heb de indruk (maar beschik niet over de feiten) dat dit kruispunt veel wordt gebruikt door automobilisten die een afstand afleggen die juist ook met de fiets afgelegd zou kunnen worden. Dit ontwerp moedigt het gebruik van de fiets niet echt aan. Hoe kijkt u hier tegenaan? Ook voor voetgangers verslechtert de verbinding van Sleutelbloem naar WC Heksenwiel v.v. Met belangstelling kijk ik uit naar de nota van antwoord.

#### Antwoord reactie 10

Bedankt voor uw reactie. Het klopt dat dit de eerste rotonde is (binnen de bebouwde kom) waar de fietser geen voorrang heeft. Het is ook de eerste rotonde waar (binnen de bebouwde kom) een tweerichtingsfietspad aanwezig is. De Haagse Beemden kent een groot fietsnetwerk van tweerichtingsfietspaden, dit is ook rondom de Heksenwiel het geval. Dit gedeelte van de Emerparklaan heeft een motorvoertuigen intensiteit van circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal.

Ter beeldvorming: een woonstraat kent een intensiteit van circa 100 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal.

Op een rotonde worden fietsers uit 2 richtingen niet verwacht, wat gevaarlijk is. In het voortraject hebben wij daarom gekeken of de fietsers in de voorrang via een éénrichtingsfietspad over de rotonde kunnen. Echter is dit in een omgeving met veel tweerichtingsfietspaden onlogisch. Een gevolg daarvan is dat men tegen de richting in gaat fietsen. Dat gaat zorgen voor gevaarlijke situaties. De toenemende snelheid van fietsers (door bijvoorbeeld e-bikes) maakt dit soort situaties nog gevaarlijker. In het voortraject is overleg gevoerd met politie en fietsersbond omdat beide varianten (in of uit de voorrang) voor- en nadelen kennen. De overtuiging van de betrokkenen is dat de verkeersveiligheid beter is bij een situatie, waarbij de fietsers uit de voorrang gehouden worden.

Tot slot, om fietsers uit de voorrang te halen moet de oversteek op voldoende afstand van de rijbaan van de rotonde liggen (minimaal 10 meter). Daaraan voldoet dit ontwerp.

#### Inloopavond reactie 1

De wijkraad betreurt het dat het belangrijkste punt (de nu genoemde 2e rotonde in de volgende college periode) ter hoogte van de tennisvereniging ook niet meteen aangelegd wordt, omdat dat, zeker op zaterdagen enorme opstoppingen en gevaarlijke situaties ontstaan. Daarbij komt dat nu gelijktijdig aanpakken de totale kosten behoorlijk kunnen drukken. Graag zouden wij hier met de verantwoordelijk wethouders over van gedachten wisselen.

#### Inloopavond antwoord 1

Bedankt voor uw reactie. Helaas zijn hier op het moment geen (financiële) middelen voor beschikbaar. De kruising van de Heksendans met de Emerparklaan hopen we in de volgende collegeperiode (vanaf 2027) ook te kunnen omvormen tot een rotonde. Het staat de wijkraad uiteraard vrij om contact op te nemen met wethouders om het gesprek aan te gaan. Contactgegevens zijn te vinden via [College van burgemeester en wethouders | Gemeente Breda](#).

#### Inloopavond reactie 2

De 30 km zone eindigt nu voor de rotonde, achter de zebra. Suggestie heel de rotonde in de 30 km zone opnemen. Tot op de Westerhagelaan tegenover de Dorsvlegel.

#### Inloopavond antwoord 2

Bedankt voor uw reactie. De 30 km zone blijft gehandhaafd op de huidige locatie in het ontwerp, omdat dit attentie verhogend werkt. Bij het zebrapad is een weggebruiker extra alert (door het pad zelf en de drempel). Deze fysieke maatregel combineren we met de 30 km/u zone zodat de kans groot is dat weggebruikers het zien. Vanuit de Heksenwiellaan is het ook logisch om een extra aanduiding te hebben van de zone als je richting het Oosten rijdt. Wanneer we de 30 km/u zone voor de rotonde leggen is deze aanduiding weg en kan een weggebruiker zich vergissen met andere delen van de Emerparklaan waar wel een 50 km limiet op zit.

De Emerparklaan is een belangrijke ontsluitingsweg (50 km/u) van de Haagse Beemden. De rotonde is hierin (in combinatie met de toekomstige tweede rotonde) een duidelijke grens van de 30 km zone tussen de rotondes in.

#### Inloopavond reactie 3

Kruispunt Heksendans/Tweeschaar. Zebra oversteek i.p.v. de nu gekleurde voetgangersovergang. + verplaatsing verkeerssilhouetten.

### Inloopavond antwoord 3

Bedankt voor uw reactie. Een zebrapad bij de Heksendans leggen we niet aan omdat weggebruikers hier een hoge snelheid kunnen hebben als ze van de Emerparklaan (Oost) afkomen. Een zebrapad geeft op dit soort locaties voetgangers het gevoel dat ze veilig over kunnen steken, terwijl niet alle weggebruikers hier voldoende rekening mee houden. Dit geeft een hogere kans op ernstige ongelukken. Dat willen we voorkomen. De silhouetten passen we enkel toe op locaties waar langzaam verkeer voorrang heeft.

Indien in de volgende collegeperiode ook op deze kruising een rotonde komt, leggen we wel een zebrapad aan. Na een rotonde rijden weggebruikers langzamer en zijn ze meer alert. Dan is er dus ook de mogelijkheid om silhouetten toe te passen, en wordt de aanwezige silhouette hergebruikt.

### Inloopavond reactie 4

30 km zone op invalswegen naar rotonde verlengen.

Voetpaden en fietspaden verhogen.

Tijdens werkzaamheden sluipverkeer via Hillen – Achterste Havervelden tegengaan.

### Inloopavond antwoord 4

Bedankt voor uw reactie. De 30 km zone blijft gehandhaafd op de huidige locatie in het ontwerp omdat dit attentie verhogend werkt. Bij het zebrapad is een weggebruiker extra alert (door het pad zelf en de drempel). Deze fysieke maatregel combineren we met de 30 km/uur zone zodat de kans groot is dat weggebruikers het zien. Vanuit de Heksenwiellaan is het ook logisch om een extra aanduiding te hebben van de zone als je richting het Oosten rijdt. Wanneer we de 30 km/uur zone voor de rotonde leggen is deze aanduiding weg en kan een weggebruiker zich vergissen met andere delen van de Emerparklaan waar wel een 50 limiet op zit. De Emerparklaan is een belangrijke ontsluitingsweg (50 km/u) van de Haagse Beemden. De rotonde is hierin (in combinatie met de toekomstige tweede rotonde) een duidelijke grens van de 30 km zone tussen de rotondes in.

Het verhogen van de fiets- en voetpaden bij een oversteek doen we enkel bij een voorrangssituatie, anders ontstaat er verwarring.

De omleidingsroutes gaan lopen via de Backer en Ruebweg. Het kan zijn dat u tijdens de werkzaamheden dus circa 10 minuten langer onderweg bent. De hoeveelheid verkeer over de Emerparklaan is te hoog om door de wijk om te leiden, dat levert te veel overlast en mogelijk gevaarlijke situaties op. We verkennen de mogelijkheid om de sluiproute dicht te zetten, maar willen deze maatregel bewaren voor als het echt nodig is.

### Inloopavond reactie 5

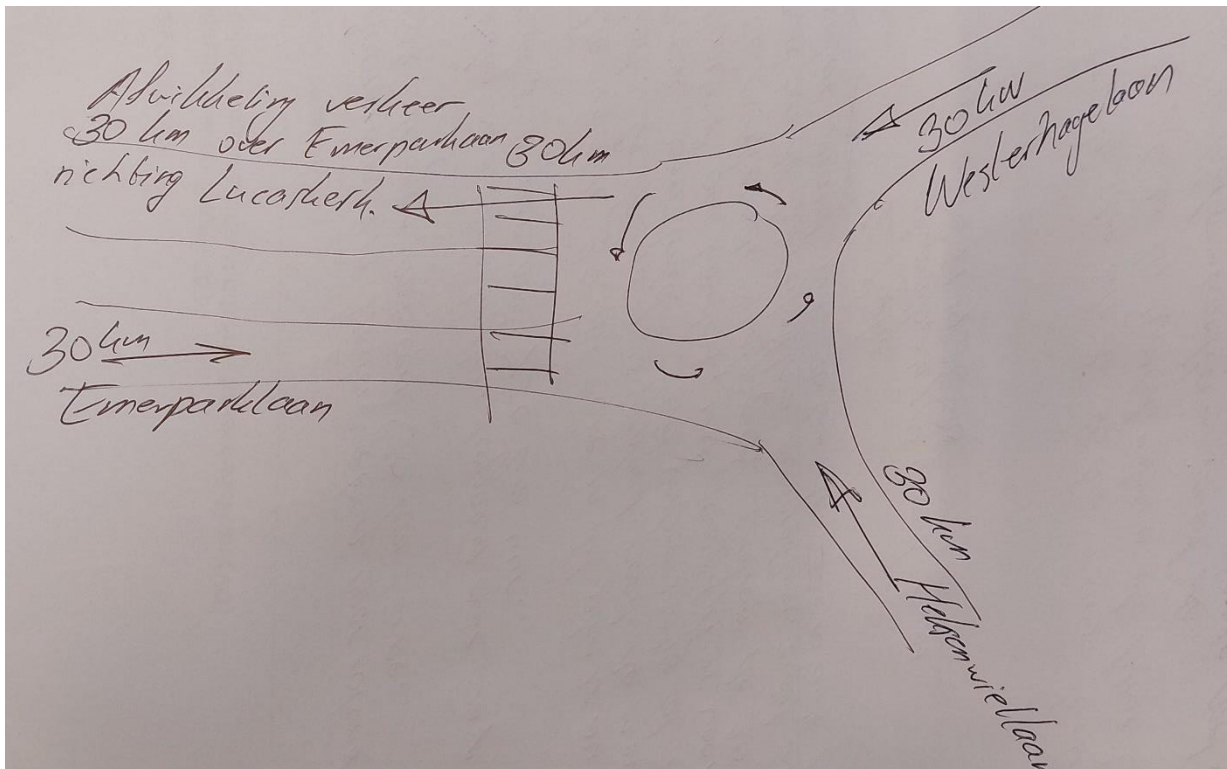
Aanrijden via Westerhagelaan naar rotonde ook verlagen met een 30 km – zone.

Verkeer van Westerhagelaan doorgaand naar Emerparklaan gaat 's morgens met 750 km uur.

De geplande 30 km zone in dit plan is nu te kort. De bebording is gepland naast de nieuwe zebra oversteeek. Het verkeersgedrag zal zich daar niet aan houden, wat gevaarlijk is voor de overstekende voetgangers. Daarom de 30 km zone over de Westerhagelaan doortrekken, zodat het verkeer vertraagd met 30 km de rotonde passeert.

Zelfde idee als de 30 km zone tussen de rotondes bij winkelcentrum de Hoge Vught. Ook de Heksenwiellaan vanaf de bushalte naar de nieuwe rotonde met een 30 km zone uitvoeren.

Zie foto.



#### Inloopavond antwoord 5

Bedankt voor uw reactie. Het uitbreiden van de 30 km zone vraagt om meer aanpassingen aan de weg. De Emerparklaan en Westerhagenlaan zijn gebiedsontsluitingswegen waar veel verkeer van gebruik maakt. Het deel bij het winkelcentrum is als uitzondering hierop meer een verblijfsgebied. Daarom is het logisch om wel een 30 km zone tussen de 2 kruisingen te maken. Daarbij werkt een rotonde in de regel snelheidsremmend. Wanneer weggebruikers de rotonde afgaan, rijden ze een lagere snelheid en zijn ze meer alert. Dit combineren we met de aanduiding van de 30 km zone met de hoop dat het merendeel van de weggebruikers dit opvalt.

De Emerparklaan is een belangrijke ontsluitingsweg (50 km/u) van de Haagse Beemden. De rotonde is hierin (in combinatie met de toekomstige tweede rotonde) een duidelijke grens van de 30 zone tussen de rotondes in.

#### Inloopavond reactie 6

De kosten van de rotonde + de gehele aanpak van de Westerhagenlaan rond Heksenwiel vind ik persoonlijk veel te hoog met de weinige ongelukken van de afgelopen jaren. Een 30 km zone onder het plein, prima. De trottoirverlaging ter hoogte van de bushalte moet weg aangezien deze als oversteeek wordt gebruikt.



In 20 jaar ben ik, terwijl ik er dagelijks kom. Nog nooit van m'n sokken gereden. Dus het te hard rijden vind ik meevallen. In plaats van een 2e rotonde eventueel een voetgangersoversteekplaats of stoplichten. Geen rotonde van minimaal 1,2 miljoen. Bij de nieuwe bushaltes het onmogelijk maken dat voetgangers van en naar het plein kunnen oversteken. Dit creëert elke keer gevaarlijke situaties.

#### Inloopavond antwoord 6

Bedankt voor uw reactie. De situatie is onveilig door hard rijdend verkeer op de Emerparklaan in combinatie met het kruisen van langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Dat zorgt voor gevaarlijke situaties op deze kruising. De gemeente monitort de verkeersincidenten en probeert op basis van deze cijfers gepaste maatregelen te nemen. In dit geval is na nader onderzoek een rotonde als oplossing gekomen. Daarbij blijft natuurlijk staan dat uw ervaring in het verkeer kan afwijken van die van anderen.

Een groot deel van de realisatiekosten is afkomstig van een subsidie voor verkeersveiligheid. Het aantal geregistreerde ongelukken is relatief hoog. Daarom heeft de gemeente deze kruising aangemeld voor de subsidieregeling.

De trottoirverlaging ter hoogte van de bushalte is niet opgenomen in het ontwerp. Het is namelijk de bedoeling dat voetgangers de oversteekplaats bij de nieuwe rotonde gebruiken, waar weggebruikers over het algemeen langzamer rijden en meer alert zijn.